

Es geht ums Überleben des Gewerbes!

BUNDESVERBAND MACHT DRUCK AUF ALLEN EBENEN



V.l.n.r. Martin Kröber (SPD), Stefan Gelbhaar (Bündnis90/Grüne), Herwig Kollar (Bundesverband) und Jürgen Lenders (FDP).

Hinter uns liegen turbulente Wochen – und die nächsten Monate werden nicht ruhiger. Es geht um nicht mehr oder weniger als um die Zukunft des Taxi- und Mietwagengewerbes. „Es gibt die Rückkehrpflicht für Mietwagen in den großen Städten, wo die Plattformen aktiv sind, eigentlich nur noch auf dem Papier!“, konstatierte Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes, in der Debatte mit Bundestags-Verkehrspolitikern der Ampelkoalition. Denn würde dieses Instrument funktionieren, könnten Uber und Co nicht innerhalb weniger Minuten bei den Fahrgästen sein. „Bei Wartezeiten von 15 oder 30 Minuten würden

die Kunden Taxi fahren“. Am dramatischsten ist die Lage wohl in Berlin, wo in den letzten Jahren über 3.000 Taxen abgemeldet wurden und die Plattformanbieter mittlerweile das Nachtgeschäft dominieren.

Das ist ein Thema, dem sich dieser Report ausführlich widmet. Der Bundesverband führt daher Gespräche auf allen Ebenen und kämpft für die Zukunft der Branche. Dazu gehört auch das zweitägige Symposium in Hamburg, zu dem der Bundesverband in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag 85 Behördenvertreter aus ganz Deutschland eingeladen hatte.

Städte lernen von Städten

Dabei wurden die mit der PBefG-Novelle 2021 neu eingeführten Instrumente beleuchtet. Unter dem Motto „Städte lernen von Städten“ hatten die Veranstalter namhafte Referenten aus Theorie und Praxis zusammengetrommelt. Schon im Grußwort von Ministerialdirektor Guido Zielke aus dem Bundesverkehrsministerium wurde deutlich: Die Regulierung von Taxi und Mietwagen ist kompliziert, das bundesweit geltende Personenbeförderungsgesetz gibt zwar den Rahmen vor, aber dieser Rahmen muss weitgehend von Städten und Landkreisen ausgestaltet werden. Mehr dazu auf Seite 2.

Herausforderungen. Plattformanbieter streben nach Krankenfahrten, Linienverkehr greifen in den On-Demand-Verkehr ein, Stadtwerke stellen steuerfinanzierte neue Flotten auf. „Wir sitzen alle in einem Boot. Die Probleme des einen können schon morgen auch die Probleme des anderen sein. Deshalb müssen wir gemeinsam für gute Lösungen für das gesamte Gewerbe eintreten“, betonte Uwe Bischof, Vorstand des Bundesverbandes und Mobilitätsunternehmer aus Rheinland-Pfalz. Welche neuen Möglichkeiten sich für Taxiz und Mietwagen bieten können, diskutierte Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes, mit Jörg Zietemann, Bürgermeister von Rathenow (Brandenburg, rund 25.000 Einwohner). Ausführlich auf Seite 8.

Mobilität auf dem Land

Auch die Unternehmer auf dem „flachen Land“ stehen vor großen

BUNDESVERBAND WARNT IM VERKEHRSMINISTERIUM

DAS GEWERBE BRAUCHT HILFE

„Wir müssen reden“, so der Tenor eines erneuten Gesprächs der Spitze des Bundesverbandes im Bundesverkehrsministerium. Denn die Lage des Gewerbes ist dramatisch. Und Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, hatte ein offenes Ohr für die Belange, so die Bilanz nach dem Ge-



Im Bundesverkehrsministerium

spräch. „Ein Gewerbe geht unter, viele mittelständische Unternehmen gehen unnötigerweise

kaputt – das ist eine Aufgabe für die Bundespolitik.“ Und man will sich schnell wieder treffen, um gemeinsam nach Lösungen zu suchen, beispielsweise wie die in der Novelle des PBefG enthaltenen Möglichkeiten besser umgesetzt werden können. Zudem wurden auch Elektromobilität und entsprechende Förderungen besprochen.

IMPRESSUM



Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.
Alte Leipziger Straße 6, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
www.facebook.com/BVTMeV
www.twitter.com/BVTMeV
Redaktion
Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

DEUTSCHER TAXI & MIETWAGENTAG

25. bis 27.
Oktober 2023 in
Ludwigshafen

DEUTSCHER
TAXI UND
MIETWAGENTAG



Der Bundesverband Taxi und Mietwagen hat sein Veranstaltungskonzept überarbeitet und noch stärker auf die Bedürfnisse der verschiedenen Teilnehmer-Gruppen zugeschnitten. Insbesondere

ist es ein Anliegen, eine Veranstaltung zu schaffen, die den gemeinsamen Dialog der Unternehmerinnen und Unternehmer in den Mittelpunkt stellt und diesem Raum und Zeit gibt. Im Mittelpunkt steht eine große Meetingzone, in der alle miteinander ungezwungen ins Gespräch kommen können. Das

Programm sind die Teilnehmer.

Um die Meetingzone herum werden die Themen der Branche in unterschiedlichen Formaten behandelt – als Vortrag, als offener Dialog, als Podiums-Diskussion. Aber immer auf Augenhöhe. Als Themen sind unter anderem vorgesehen: Krankenfahrten, On-Demand-Mobilität, Mobilität im ländlichen Raum und Elektromobilität. Ferner geht es um die Marke Taxi, um Mietwagenunternehmer im Bundesverband sowie Bahntaxi, Plattformarbeit, Mobilitätsdaten, neue PbefG-Instrumente und die Fahrgewinnung.

Sie haben etwas zu sagen? Möchten einen Impuls geben, eine These diskutieren oder ein Projekt

vorstellen? Dann melden Sie sich gern bei Bundesverband mit Ihrem Thema an. Dies ist ein Format von Unternehmern für Unternehmer, das von aktiven Beiträgen aus der Praxis lebt.

Und für Mitglieder noch der Hinweis: Der letzte Tag (27. Oktober) ist für die Mitgliederversammlung des Bundesverbandes vorgesehen. Am ersten Tag (25. Oktober 2023) wird vormittags die MOLO-Jahrestagung der Mitglieder des Bundesverbandes VDV Rheinland und VVRP Rheinland-Pfalz stattfinden.



Hier finden Sie den Beitrag auf unserer Website.

FORTSETZUNG
VON SEITE 1

STÄDTETAG UND BUNDESVERBAND MACHEN ÄMTER FIT

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist jetzt runde zwei Jahre alt. Und sie gibt den Kommunen mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Aber wie mit diesem Instrumentarium umgehen? Wie können die Rechte genutzt werden, um bezahlbare Mobilität in der Zukunft für alle zu sichern? Der Präsident des Bundesverbandes, Herwig Kollar, hatte im Report (Heft 01/2023) gesagt: „So sehr wir uns über das Erreichte im Jahr 2021 gefreut haben, so muss

man heute konstatieren, dass sich sehr, sehr wenig bewegt hat“. Dies könne man auch nicht mit den Einschränkungen durch die Pandemie entschuldigen. Und er hatte angekündigt, dass man noch mehr auf die örtlichen Genehmigungsbehörden zugehen wolle.

In Kooperation mit dem Deutschen Städtetag fand in Hamburg ein zweitägiges Symposium statt, dass genau diesem Anspruch gerecht wurde. „Städte lernen von Städten: PbefG-Instrumente

rechtssicher nutzen“, war die zweitägige Veranstaltung überschrieben. Einige Fragen, die gemeinsam diskutiert wurden: Wie und wann können Tarifkorridore und Festpreise greifen? Welche rechtlichen Bedingungen gelten für Mindesttarife und wie nutzen Behörden die Mobilitätsdaten richtig? Und die Veranstaltung war ein voller Erfolg, denn natürlich war es spannend zu erfahren, was macht Hamburg anders als andere? Mitarbeiter aus Leipzig

zeigten ihren Weg. Wie sind die rechtlichen Voraussetzungen für Mindesttarife bei Mietwagen?

Erst waren 40 Plätze geplant, dann stellte sich schnell raus – ein größerer Raum muss her. Aber auch die erweiterte Kapazität von 85 Plätzen reichte nicht. Darum sind weitere Veranstaltungen schon in der Planung.

Hier ist ein Überblick über die wichtigsten Referate:

GUIDO ZIELKE

Zum Auftakt gab es ein Loblied auf die Branche. Guido Zielke, Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, betonte, Taxis und Mietwagen gehörten zu den attraktiven und verlässlichen Mobilitätsangeboten, sie bieten einen Service von Tür zu Tür. Und überall dort, wo Busse und Bahnen nicht so gut ausgebaut sind, wird der Beitrag des Taxis und der Mietwagen für die Mobilität aller besonders klar.

BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM: DIE LÄNDER SIND IN DER PFLICHT!

Danach kam das große Aber: Die Zahl der Unternehmer und Unternehmerinnen im Gewerbe ist deutlich rückläufig. Waren 2016 noch rund 20.900 zugelassen, Ende 2020 waren es noch 18.800 – ein Rückgang von rund zehn Prozent, sagte Guido Zielke und bedauerte, dass neuere Zahlen nicht vorliegen. Zugleich schaute der Beamte auch hinter die Kulissen der Gesetzgebung. Die Diskussion der vorhergehenden Novelle des PBefG habe insgesamt sechs Jahre benötigt, um schließlich Gesetz zu werden. Die nun aktuelle Fassung habe schneller den Weg ins Gesetzblatt gefunden. Allerdings: Für die „kleine Fachkunde“ ist noch keine abschließende Regelung gefunden. „Daran arbeiten wir noch, das ist ein extrem kompliziertes Gebilde – wir versuchen, möglichst viele Meinungen mit auf den Weg zu nehmen, es wird aber zum Schluss einen Kompromiss geben müssen.“ Daran werde zurzeit gearbeitet. Vielleicht ist die „kleine

Fachkunde“ bis Jahresende unter Dach und Fach, aber sicher ist das noch nicht. Die entsprechenden Vorschläge würde derzeit im Ministerium gesammelt.

Jetzt müssen sich die neuen Regelungen in der „Lebenswirklichkeit“ beweisen, derzeit würden die entsprechenden Erfahrungen mit der PBefG-Novelle ausgewertet. Allerdings, so Zielke: „Das setzt auch voraus, dass Länder und Kommunen davon Gebrauch machen.“ Eine Verordnung, die der Bund erlässt, sei im besten Falle ein Angebot.



Aber das gebe es auch in anderen Bereichen, das nur eine bestimmte Zahl von Bundesländern diese Angebote umsetze. „Wie die Genehmigungsbehörden mit den ihnen zur Verfügung gestellten neuen Steuerungsinstrumenten umgehen und wie sie das für Taxi- und Mietwagenverkehr vor Ort mitgestalten, ob sie geeignet und praktikabel sind – das bleibt abzuwarten“, betonte Zielke. Das PBefG sehe auch eine Evaluierung vor, beim Gespräch der Spitze des Bundesverbandes mit Oliver Luksic (Meldung auf Seite 1 in diesem Report) habe das Ministerium auch signalisiert, dass man für weitere Prüfungen offen sei, die der Verband vorschlage.

DIRK RITTER

„Das geht mit dem Taxi nicht so weiter“, diese Erkenntnis kam nicht aus der Behörde, sondern aus dem Gewerbe selbst, leitete Dirk Ritter seinen Vortrag ein. Der Chef des Sachgebiets Aufsicht und Genehmigungen der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gab einen kurzen geschichtlichen Abriss. „Wir haben auch angefangen mit kleinen Gutachten“, schilderte Ritter und blickte zurück in eine Zeit, als niemand eine Vorstellung von Schichten, Umsätzen und Erlösen hatte. Dies fiel zusammen mit den Anfängen der Digitalisierung. „Arbeitszeitgesetz oder Pausen waren wohl damals Fremdworte“, erinnerte sich Ritter. Langsam wurden Regeln durchgesetzt, und auch die Taxi-Unternehmen waren im Boot. Denn erstmals wurde klar, wie die Beförderung auf der Straße tatsächlich abläuft und was die Dienstleistung in der Praxis bedeutet.

2019 kamen dann auch die Plattform-Anbieter in die Stadt.

um Erfahrungen zu sammeln – das sehe er ebenfalls als Bestandteil dieses zweitägigen Treffens, um Kontakte zu knüpfen und zu Netzwerken. „Da kann man dann auch mal Positionen austauschen und man wird in der Regel dabei nicht dummer“, ermunterte Ritter seine Kollegen und Kolleginnen aus dem gesamten Bundesgebiet.

Zudem gab es im Jahr 2020 eine Bürgerschaftswahl in Hamburg, in deren Ergebnis wurden die Behörden neu zugeschnitten. War zuvor das Ressort immer für „Wirtschaft und Verkehr“ zuständig, in dem traditionell der Hafen eine große Rolle spielt, wurde nun eine Behörde für „Verkehr und Mobilitätswende“ geschaffen – mit mehr Gewicht auch für den Verkehr. Allerdings mit einem Senator, der das Fahrrad bevorzugt:



EFFEKTIVE KONTROLLEN: DIRK RITTER ÜBER DAS HAMBURGER MODELL

„Wir haben besonders mit den Unternehmen im Vorfeld viel gesprochen, haben uns Betriebshöfe angeschaut und von Zukunftsvisionen gehört“, erzählte Ritter – und danach musste die Behörde feststellen, dass von den Plänen nicht viel umgesetzt wurde. „Wir haben dann viel kontrolliert und Genehmigungen widerrufen!“ Man habe sich auch mit Behörden in anderen Städten ausgetauscht,

„Auto ist nicht zwingend etwas, was er lieb hat“, schilderte der Amtsleiter. Aber es gibt eben auch Menschen, die müssen individuell unterwegs sein – und das haben wir gut vermitteln können, mit dem Taxi als Partner! Hamburg hat derzeit die größte Flotte an E-Taxis und das zeige auch, dass das Taxi eine Menge Potenzial habe. Denn durch die vielen individuellen Unternehmer gebe es auch eine hohe Anpassungsfähigkeit. „Das geht relativ schnell und dauert nicht Jahre“, so Ritters Bilanz.

JÖRG KESSELRING

„Wir haben bei weitem nicht so viel Personal wie die Kollegen in Hamburg – und das ist bei einer Stadt wie Leipzig mit 600.000 Einwohnern nicht immer einfach“, leitete Jörg Kesselring seinen Vortrag ein. In relativ kurzer Zeit standen in der Leipziger Behörde drei größere Firmen auf der Matte („alle aus Berlin!“) und man habe sich überlegen müssen, welchen Einfluss die angekündigte größere Zahl von Fahrzeugen auf den ÖPNV haben werde. Allein CleverShuttle kündigte 80 Autos an. In Sachsen seien die Kommunen für den Gelegenheitsverkehr zuständig, Linienverkehre dagegen verantwortete das Land, lernten die Teilnehmer des Seminars. Aber leider fehlten in der Novelle des PBefG bestimmte Ermächtigungsgrundlagen, klagte Kesselring: „Wir wollten verhindern, dass eine Verkehrsform kannibalisiert wird und dem Taxigewerbe Fahrgäste abspenstig gemacht werden. Wir wollten aber auch den neuen Angeboten eine Chance geben“.

aber verstehen muss, wenn man Behördenentscheidungen nachvollziehen will. „Wir haben unsere Vorhaben mit dem Taxi-Gewerbe und auch CleverShuttle offen diskutiert, Kommunikation ist in diesem Zusammenhag immer sehr wichtig“, erklärte Kesselring. So wurde das Thema Mindestbeförderungsentgelte angegangen. Die Grundidee: Busse und Bahnen müssen das preiswerteste Angebot haben und dann muss ein großer Abstand zum Gelegenheitsverkehr sein. „Wir haben uns dann angeschaut, wie ist es beim Taxi, bei Mietwagen und bei CleverShuttle. CleverShuttle mit mehreren Zielen auf einer Tour war demnach günstiger als das Taxi mit einer direkten Fahrt von A nach B. Und der klassische Mietwagen mit der schwarzen Limousine war das teuerste Angebot. Seit 2021 enthält jede Genehmigung eine Regelung zum Mindestbeförderungsentgelt“, erläuterte Kesselring den besonderen Leipziger Weg. Damit lasse sich ganz einfach errechnen, wer für welche Strecke wie viel mindestens berechnen müsse.

DER LEIPZIGER WEG DER MINDESTTARIFE

Daraufhin habe man sich für eine interne Verwaltungsrichtlinie entschieden, in der sich die Verwaltung selbst in ihrer Entscheidung bindet. Dieses Vorgehen wurde gewählt, weil so Zeit gespart werde. Eine Vorlage, die erst die verschiedenen Gremien passieren müsse, erfordere viel mehr Zeit. Die vorliegenden Anträge mussten aber innerhalb von sechs Monaten bearbeitet werden. Und es folgte ein Exkurs in die Tiefen des Verwaltungsrechts, die man



„Das ist die unterste Grenze, nach oben gibt es das nicht!“ Die meisten Firmen haben das akzeptiert, es gebe aber auch noch juristische Prüfungen. Ausgang offen.

PROF. DR. MATTHIAS KNAUFF UND HERWIG KOLLAR



MINDESTTARIF FÜR MIETWAGEN – SO SIEHT ES RECHTLICH AUS

An der Friedrich-Schiller-Universität in Jena lehrt und arbeitet Prof. Dr. Matthias Knauff und er beschäftigt sich seit Jahren mit dem Thema der rechtlichen Voraussetzungen für die Mobilität. Der Bundesverband hat den Wissenschaftler mit einem Gutachten beauftragt, das die Mindestbeförderungsentgelte für Mietwagen unter die Lupe nimmt.

„Es geht letztlich um die Sicherstellung geordneter Verhältnisse im öffentlichen Verkehr, das ist die Idee, die der Gesetzgeber hat“, erläuterte er. Mindesttarife schützen somit die öffentlichen Verkehrsinteressen. Die PBefG-Novelle von 2021 beinhaltet dann auch in § 51a Abs. 1 die entsprechende Passage: „Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, insbesondere tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.“ Mitarbei-

ter in den Genehmigungsbehörden seien daran gebunden, den Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen im Blick zu haben. Dazu gehöre auch eine genaue Dokumentation der entsprechenden Schritte einer Behörde.

Uber und Bolt hätten inzwischen Gutachten von renommierten Kanzleien in Auftrag gegeben – mit dem Ziel, keine Mindestentgelte festzulegen. Der Präsident des Bundesverbandes, Herwig Kollar, analysierte einige Punkte daraus und stellte fest, es seien Formulierungen aus dem Gesetzgebungsprozess oder aus der Debatte darum übernommen worden, die später keinen oder einen anderen Eingang ins Gesetz gefunden hätten. Kollar appellierte an die Mitarbeiter der Genehmigungsbehörden: Lassen Sie sich von diesen Gutachten nicht erschrecken, sondern halten Sie sich ans Gesetz. Andere Gutachten, wie das von Prof. Dr. Matthias Knauff, zeigten eben die andere Seite.

ANJES TJARKS

„Was machen wir in Hamburg? Wenn Sie es gut finden, dann machen Sie das auch. Wenn nicht, dann vergessen Sie es“ - Anjes Tjarks ist ein sympathischer Mann Anfang 40 und derzeit im Hauptberuf Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg.



FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE BRAUCHEN WIR DAS TAXI

Als Grüner kommt er natürlich, auch im tiefsten Winter, mit dem Rad zu seinen Terminen. Trotzdem ist er nicht unbedingt ein Feind des Autos, sondern Pragmatiker. Und als solcher weiß er: Ich muss Mobilität organisieren, damit am Ende weniger CO₂ und mehr Lebensqualität steht! „Mobilitätswende bedeutet, wir wollen den Verkehr nicht nur orchestrieren, sondern wir wollen ihn auch in eine Richtung lenken“, sagt Tjarks und meint: „Wir wollen weniger Menschen, die das Auto nutzen und mehr Menschen, die Rad fahren. Wir wollen mehr Menschen, die den ÖPNV benutzen und wir wollen mehr Menschen, die zu Fuß gehen.“ Er sagt aber ebenso unmissverständlich: „Dazu brauchen wir das Taxi!“ Und Tjarks wird noch deutlicher und sieht das Taxi als eine Art Premiumprodukt im ÖPNV, des Umweltverbundes und der geteilten Mobilität. „Und wir gehen noch weiter: Wir wollen nächstes Jahr mit autonomem Fahren starten – mit 50 Stundenkilometern auf den Straßen und nicht auf abgelegenen und geschützten Plätzen“.

Nichtsdestotrotz bedeute das, dass man das „zweitälteste Gewerbe der Welt“ in die Zukunft

transformieren müsse, wenn es nicht sterben soll. Dazu hat man in Hamburg eben das Projekt Zukunftstaxi angestoßen. Die Idee für den Klimaschutz: Wenn man ein Taxi mit hoher Laufleistung elektrifiziert, dann bringt das für die Umwelt deutlich mehr, als wenn private PKW elektrisch unterwegs sind, die in der Regel eben nicht so viele Kilometer pro Jahr auf dem Tacho haben. Dazu braucht es auch klare Regeln: „Wenn es einen Mindestlohn gibt, dann muss man den auch durchsetzen.“ Sonst kämen die ehrlichen Unternehmer unter Druck. Am Anfang ist das ein schwerer Weg. Aber diejenigen, die nach den Regeln des Gesetzes spielen, die freuen sich darüber und gehen den Weg mit, betonte Tjarks.

Zudem brauche das Gewerbe auch eine Wertschätzung durch die Stadt. „Wir haben das in Coronazeiten erlebt, dass es Millionen Menschen in unserem Land gibt, die den Laden am Laufen halten und nicht jeden Tag Dankbarkeit erfahren“, meinte der Senator und nannte neben dem Pflegepersonal ausdrücklich auch die Taxibranche. Auch die Automobilbranche müsse sich noch mehr der Elektromobilität zuwenden und, so der fromme Wunsch, den ID4 gleich ab Werk als Taxi liefern.

DR. HUBERTUS BAUMEISTER UND HERMANN WALDNER

Die Situation im Taxi ist heute wie folgt: Man steigt ein – und am Ende der Fahrt bekommt man einen Fahrpreis genannt. Andere Anbieter beziffern die Kosten dagegen detailliert und vor dem Einsteigen. Das ist ein echter Wettbewerbsnachteil für Taxis. Dr. Hubertus Baumeister zitiert daher aus der PBfeG-Novelle und sagt: „Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise oder Regelungen über Mindest- oder Höchstpreise getroffen werden, die vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren sind. – Ich habe mich viel mit der PBefG-Novelle beschäftigt und diese Vorschrift hat mit Abstand das meiste Potenzial, eine Verbesserung für die Fahrgäste zu erbringen.“

im Falle des Referenten eine Vollsperrung – die Kosten in die Höhe treibt. Denkbar ist nach Baumeisters Worten auch eine Auswahl an Festpreisen, beispielsweise für die schnellste Route oder für die umweltfreundlichste Route. Sein Fazit: Die Fahrgäste mögen das nicht, wenn sie nur eine Range angezeigt bekommen, in der sich der Preis bewegt.“

Früher dienten Taxameter dem Schutz der Kunden, damit willkürliche Preise verhindert würden. Nun aber könnten Kunden auf ihren Handys die Strecken mitverfolgen und dann feststellen, dass der Preis beispielsweise durch Wartezeiten höher ausfalle, berichtete Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbands, aus dem Alltag. Vor 20 Jahren

FESTPREISE IM TAXI BRINGEN ECHTE VORTEILE FÜR DIE FAHRGÄSTE



Er berät als Rechtsanwalt seit 1996 kommunale Verkehrsunternehmen und er weiß, welche Vorteile Festpreise im Taxi haben können: „Ich stand mal fünf Stunden im Taxi in einer Vollsperrung auf der Autobahn und habe 550 Euro bezahlt“. Die Geschichte ereignete sich übrigens zwischen Mannheim und Heilbronn.

Das ist natürlich ein extremes Beispiel, aber bei Festpreisen im Taxi haben die Kunden kein Risiko, dass eine Umleitung oder – wie



habe dies keine Rolle gespielt, heute dagegen sei es wichtig. Die Beschwerden häuften sich deshalb. „Überall weiß der Kunde, welche Kosten bei einer Reise auf ihn zukommen – Hotel, Flug, Bahn. Nur im Taxi weiß er es nicht.“ Wenn man da nicht mithalten könne, sei dies inzwischen ein echter Wettbewerbsnachteil. Und der Markt verschiebe sich zu anderen Anbietern, klagte Waldner: „In Städten wie Berlin sind wir als Taxigewerbe gefesselt, weil die Mietwagenflotte mittlerweile so groß ist. Wir stehen am Marterpfahl und können uns nicht wehren“.

CHRISTIAN HOLZHAUSER

Das Interesse an Uber in Österreich ist Umfragen zufolge auch durch den Fixpreis gewachsen. Und da wollte das Taxigewerbe etwas entgegensetzen, berichtet Christian Holzhauser, Geschäftsführer Taxi 40100 in der österreichischen Hauptstadt. „Wer von Ihnen schon einmal beruflich mit Google Maps zu tun hatte, wird feststellen: Im Endeffekt ist es ein Werbeprodukt“. Und damit war es für den Abruf von Fahrstrecken nur bedingt geeignet. Allerdings gibt es der Alpenrepublik ein eigenes staatliches Vermessungssystem – und die Lücke war geschlossen. „Damit war es möglich, ohne Taxameter Weg und Dauer genau zu analysieren“, so Holzhauser.

man bisher auf Referenzwerte angewiesen.

Für die Fahrt müssen Abfahrt, Ziel und Preis definiert werden – „eigentlich eine klassische Mietwagenfahrt!“ Aber diese Unterschiede zwischen Taxi und Mietwagen gibt es in Österreich nicht mehr. Dazu haben zwei Faktoren geführt, blickte Christian Holzhauser zurück.



EINHEITSGEWERBE UND FESTPREISE – ERFAHRUNGEN AUS WIEN

Das ist die Grundlage, die auch weiter verbessert wird – beispielsweise seien derzeit noch keine Taxispuren enthalten. Und eine weitere Funktion wünschen sich die Taxibetriebe. Ein Blick in die Vergangenheit soll ebenfalls integriert werden, um zu prüfen, auf welcher Grundlage die Preise des Wettbewerbs am Vortag zustande gekommen sind. „Das braucht es für die Kontrolle, aber bislang kann man nirgendwo schauen, wie war die Verkehrssituation in der Vergangenheit“. Derzeit sei die Kontrolle nur über Testfahrten möglich. Holzhauser dankte ausdrücklich der Stadt Wien, die mit ihrem Marktamt eine Vielzahl dieser Fahrten unternommen habe und unternimmt, um die Preise festzuhalten. Zudem wäre ein Blick in die Zukunft auch wünschenswert, wenn Fahrgäste eine Fahrt eine Woche im Voraus bestellen, sei

Zum einen ging es 2014 um die Vergabe von Schülerfahrten im Bundesland Kärnten, zum anderen klagte 2016 ein Unternehmer in Oberösterreich darauf, dass er sein Taxi auch als Mietwagen nutzen wolle. Und er bekam höchstrichterlich Recht. Holzhauser: „Darauf haben wir gesagt, wir müssen die Vereinigung der beiden Bereiche weiter vorantreiben – und bekamen dafür viel Unterstützung.“ Es sei gar nicht so schlimm gewesen, wie es sich vielleicht anhört, schmunzelte der Wiener.

Darauf nahm auch Alexander Mönch von FreeNow Bezug und betonte, auch Deutschland brauche schnell Festpreise. „Es sei wichtig, dass es gemacht werde – jetzt! Danach können wir unsere Schlüsse daraus ziehen und gegebenenfalls nachjustieren. So könne ein Vorbild geschaffen werden für andere Städte, die sich jetzt vielleicht noch unsicher sind.“



UWE LANGE IST VERSTORBEN

Er war ein echtes Hamburger Taxi-Urgestein – Uwe Lange! Anfangs des Sommers erreichte uns die Nachricht, dass er im Alter von 83 Jahren verstorben ist. Unser Beileid gilt ganz besonders seiner Frau und unserer Kollegin Dörte Vöhrs. Uwe Lange war über 30 Jahre lang Vorsitzender des Autorufs Blankenese, später Taxenruf Blankenese. Er war 15 Jahre Vorsitzender des Landesverband für das Personenbeförderungsgewerbe Hamburg e.V. (LPVG) und auch für den Versicherer VdK Signal Iduna aktiv.

Sein Engagement machte ihn auch über Hamburg hinaus bekannt. Kollegen heben seinen hartnäckigen Einsatz für ein sauberes Taxengewerbe in Hamburg und Deutschland hervor. Was mit ihm bei allen ernstesten Themen aber auch nie zu kurz kam: Humor.

Eine besondere Rolle hatte er beim Glückstädter Kreis inne, dem verbandsunabhängigen Austausch der norddeutschen Gewerbevertreter. Hier war er in den letzten Jahren nicht nur „das Backoffice“ von Dörte Vöhrs (so beschrieb er es selbst), sondern der frühere Seemann hatte am Abend auch die (wichtige) Aufgabe, mit hanseatischen Trinksprüchen für die richtige Atmosphäre zu sorgen. Das Ziel: im lockeren Austausch miteinander das Gewerbe nach vorn zu entwickeln.

Aus dieser Runde und so vielen weiteren Runden ist Uwe Lange kaum wegzudenken. Das Treffen des Glückstädter Kreises im nächsten Jahr wird das erste ohne ihn sein. Uwe Lange aber behält einen festen Platz in den Herzen und den Erinnerungen unzähliger Kolleginnen und Kollegen.

PODIUMSDISKUSSION:

BRANCHE BRAUCHT NICHT NUR GESETZ, SONDERN AUCH DESSEN UMSETZUNG!

Verkehrspolitiker der Ampel debattieren Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

Stefan Gelbhaar, Verkehrsexperte der BündnisGrünen, sagte zum Auftakt der Podiumsdiskussion am 22. Juni gegen 19.15 Uhr den Satz, auf den die Taxi- und Mietwagenbranche dringend wartet: „Wir müssen sauber evaluieren und auch nicht erst in fünf Jahren – von jetzt an gerechnet in drei Jahren – um nachzuarbeiten. Es wird zu Nacharbeiten kommen, ganz klar!“ Denn die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, die seit rund zwei Jahren in Kraft ist, muss nach Ansicht des Gewerbes dringend auf den Prüfstand. Schon in der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes war dies ein Thema, jetzt wurde im Beisein von Martin Kröber (SPD), Jürgen Lenders (FDP) und eben Stefan Gelbhaar (Bündnis90/Grüne) scharf nachgewaschen. Drei Komplexe wurden debattiert – die ungleichen Bedingungen für Taxis und Mietwagen, Mobilität im ländlichen Raum sowie E-Mobilität für die hellelfenbeinfarbene Flotte.

Gibt es das Taxi in einigen Jahren überhaupt noch?

Der Vizepräsident des Bundesverbandes, Hermann Waldner, zugleich auch Geschäftsführer von Taxi Berlin, kennt das Gewerbe wie seine Westentasche. Auf der Podiumsdiskussion stellte er eine Grafik vor. Der gelbe Balken symbolisiert die Taxibranche – und geht gen Null! Eine schwarze Linie in dieser Grafik zeigt kontinuierlich nach oben, sie zeigt die Zahl der Mietwagen auf Berlins Straßen. Waldners Fazit: „Wir haben für die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen gekämpft, sie steht auch in der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Aber sie wird nicht umgesetzt!“ Denn müssten die Kunden auch nur 15 oder 30 Minuten auf einen Mietwagen warten, weil der dann erst nach Auftragseinsatz an seinem Betriebsort losfahren dürfte, wären dem Taxi 80 Prozent mehr

Kunden sicher. „Das Ding ist nicht zu Ende“, sagte Stefan Gelbhaar weiter mit Blick auf die PBefG-Novelle und bekam dafür Applaus. Präsident Herwig Kollar machte auf dem Podium deutlich: „Ist denn Disruption im Bereich der Daseinsvorsorge aus staatlicher Sicht und aus Sicht der Verbraucher überhaupt wünschenswert? Da habe ich meine großen Zweifel!“ In Deutschland werde über Lieferkettengesetze diskutiert, die Sorge nach einem vernünftigen Auskommen der Menschen in den Entwicklungsländern gehe um. „Aber Verstöße gegen den Mindestlohn hierzulande werden nicht geahndet“, so die ernüchternde Bilanz.

Wie komme ich vom Dorf in die Stadt?

Bärbel von Teuffel, Unternehmerin aus dem Südschwarzwald und Vorständin im Bundesverband,

erklärte ihr Geschäft für Mobilität im ländlichen Raum: „Wir machen alles – wie in einem Bauchladen. Schülerfahrten, Dialysepatienten und Inklusionstaxis. Auf uns ist Verlass, wir kommen! Aber wir sind das einzige Verkehrsmittel im ÖPNV, das sich ausschließlich aus Fahrgasteinnahmen speist“. Allerdings bei rasant steigenden Kosten durch Treibstoff, Mindestlohn, Versicherungen oder schlichtweg Inflation brauche das Taxi Unterstützung, schließlich könnten die Tarife nicht einfach in der Höhe angepasst werden. – Wir brauchen klare Richtlinien, schlussfolgerte SPD-Mann Martin Kröber. Das Taxi ist der Schlüssel zu barrierefreier Mobilität für alle. „Ich komme von



mir zu Hause auch nicht mit dem ÖPNV ins nächste Krankenhaus. Ich kann auch nicht für alles einen Krankenwagen rufen“, sagte Kröber und formulierte im schönsten Politsprech: „Wir müssen jetzt genau definieren und dann müssen wir es finanziell vernünftig ausgestalten“.

Saubere Mobilität – mit Strom von Tür zu Tür

„Alle sind sich einig: E-Taxis sind

sauber, ökologisch und absolute Multiplikatoren. Aber auf dem Weg zu umweltfreundlicher Mobilität wird das Taxi leider allein gelassen“, konstatierte Gregor Beiner, Taxiunternehmer aus München und Vorstandsmitglied im Bundesverband. Der Bundesfahrplan e-Taxi, den der Verband aufgestellt hat, ist auch auf offene Ohren im Bundesverkehrsministerium gestoßen. Aber während Busbetreiber bis zu 80 Prozent Förderung für elektrische Busse erhalten, geht die Taxi- und Mietwagenbranche leer aus. Jürgen Lenders, für die Liberalen im Bundestag, sieht allerdings wenig Chancen auf finanzielle Unterstützung aus dem Bundeshaushalt: „Ich glaube, es ist nicht so

richtig klug, auf diese Förderungen zu warten. Es handelt sich meist um eine Drittel-Finanzierung, bei der der Bund eben nur ein Drittel trage.“

Das Fazit dieser Debatte: Der Taxi- und Mietwagenbranche brennen viele Themen unter den Nägeln und die Zeit drängt, dagegen sind die Lösungen nicht immer einfach. Der Bundesverband wird weiter für seine Mitglieder kämpfen, damit sie auf deutscher und europäischer Ebene Gehör finden.

MOBILITÄT ABSEITS DER GROSSSTÄDTE – TAXI IST DABEI!

Wie organisiert man Mobilität jenseits der großen Städte? Rathenow, ganz im Westen Brandenburgs unweit von Sachsen-Anhalt, ist eine Stadt mit rund 20.000 Einwohnern. Und Rathenow ist überall. Die Menschen werden älter, die Bedürfnisse nach Mobilität ändern sich. Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes: „Hier fließt die Havel, es gibt ganz viel Wasser. Das heißt, ich habe natürlich eine durchbrochene Siedlungsstruktur und jenseits von geraden Linien, die es durch die Stadt durchaus gibt, braucht es Verbindungen. Manchmal auch direkt an der Wohnungstür, weil Seniorinnen und Senioren vielleicht einfach nicht einige



Michael Oppermann (Bundesverband), Jörg Zietemann (Bürgermeister von Rathenow) und Fred Meier (Taxiunternehmer)

Meter bis zur Bushaltestelle laufen können.“ Und Bürgermeister Jörg Zietemann (parteilos) will die Mobilität für seine Rathenower anbieten. Pragmatisch sucht er nach Lösungen, das Taxi-Gewerbe kann dabei ein verlässlicher Partner sein. Weit über eine Stunde dauerte das erste Gespräch. Mit am

Tisch: Der Rathenower Unternehmer Fred Meier.

Oppermann: „Wir haben ganz pragmatisch diskutiert. Wie kann man niederschwellig ein Angebot machen? Der Markttag ist eine Möglichkeit. An einem Tag konzentriert mit einer schon bestehenden Fahrzeugflotte des Taxi- und

Mietwagenunternehmers zusätzliche Mobilität anbieten und schauen, wie wird das angenommen?“

Dies ließe sich beispielsweise über ein Anrufsammeltaxi organisieren, war sich die Runde schnell einig. „Ich muss ja nicht pünktlich zur Markteröffnung um 9:00 Uhr da sein, es kann auch 9:30 Uhr sein. Aber ich muss zum Vormittag auf dem Markt und das kann ich eigentlich auch ganz gut mit Bündelungsquoten erreichen“, so die ersten Überlegungen. Jetzt werden auch andere Gremien wie beispielsweise der Seniorenrat um ihre Meinung gefragt – und dann sollen so schnell wie möglich erste praktische Erfahrungen gesammelt werden. Möglicherweise redet man in ein paar Jahren vom Rathenower Modell....

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

Denken Sie bitte daran: Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen – aber wir brauchen Sie!

April 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Mai 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Martin Wohlleber

Juni 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die TAXIstiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

**TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG**

**IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF**